



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

**ГРУППА ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ
И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА (ГМАИК)**

ТРЕТЬЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 17–19 февраля 2009 года

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение осуществляемой в рамках ИКАО и на международном уровне деятельности в области авиационной эмиссии

**ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ В ДРУГИХ ОРГАНАХ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 После окончания 2-го совещания ГМАИК в соответствии с планом реализации Балийской дорожной карты были проведены важные связанные с экологией совещания учреждений ООН, которые могут повлиять на работу ИКАО в области охраны окружающей среды от воздействия авиации. В настоящем документе представлена информация относительно недавних событий, включая результаты Аккрских переговоров по изменению климата и Познаньской конференции по изменению климата в рамках Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), 58-й сессии Комитета по защите морской среды (МЕРС58) Международной морской организации (ИМО), совещания Группы по рациональному природопользованию (ГРП) Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП).

**2. ПРОЦЕСС РЕАЛИЗАЦИИ РАМОЧНОЙ КОНВЕНЦИИ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ОБ ИЗМЕНЕНИИ
КЛИМАТА (РКИК ООН) В 2008 ГОДУ**

2.1 Готовясь к совещанию COP15, РКИК ООН в 2008 году провела четыре совещания по изменению климата: переговоры по изменению климата в Бангкоке (март/апрель), Бонне (июнь) и Аккре (август), а также Конференцию по изменению климата в Познани – COP14 (декабрь). Результаты Бангкокского и Боннского совещаний были представлены 2-му совещанию ГМАИК в документе GIACC/2-WP/3.

2.2 Аккрские переговоры по изменению климата

2.2.1 Аккрское совещание проходило в Аккре (Гана) с 21 по 27 августа. В его рамках была также проведена 3-я сессия Специальной рабочей группы по долгосрочным мерам сотрудничества согласно Конвенции (СРГ-ДМС) и завершилась 1-я часть 6-й сессии Специальной рабочей группы по дальнейшим обязательствам сторон, включенных в Приложение 1, согласно Киотскому протоколу (СРГ-КП).

2.2.2 Совещание в основном сконцентрировало свое внимание (в частности, в ходе обсуждений в СРГ-ДМС) на том, каким образом побудить развивающиеся страны придерживаться обязательств относительно снижения хотя бы в некоторой степени уровней загрязнения. При рассмотрении этого вопроса мнения стран, стремящихся к заключению нового соглашения относительно изменения климата, разделились. Основное внимание СРГ-ДМС было уделено вопросам сокращения выбросов, обусловленных вырубкой лесов, а также совместному секторальному подходу и конкретным действиям в рамках "секторального подхода". Аккрское совещание прояснило, что секторальные подходы не связаны с установлением обязательных целей. Обсуждения были также посвящены необходимости в финансировании и передаче технологий в целях уменьшения отрицательных воздействий на окружающую среду и адаптации. Следует отметить, что авиация была упомянута некоторыми сторонами в качестве одного из примеров источника средств для реализации этих мер. Правительства государств поручили председателю СРГ-ДМС подготовить предложения, которые послужат основой для обсуждения вопросов на Конференции по изменению климата в Познани в декабре (документ Ассамблеи).

2.2.3 Секретариат ИКАО совместно с авиационными изготовителями (ИККАИА), авиакомпаниями (ИАТА) и поставщиками аэронавигационного обслуживания (КАНСО) провели параллельное мероприятие под названием "Действия и инициативы в отношении изменения климата". Была представлена информация относительно основных достижений и текущей работы по рассмотрению вопросов, связанных с выбросами международной гражданской авиации как в техническом, так и эксплуатационном аспектах. ИКАО также представила участникам совещаний информацию относительно разработки "вычислителя объема выбросов углерода" ИКАО, результатов 2-го совещания ГМАИК и практикума ИКАО "Авиация и углеродные рынки".

2.3 Познаньская конференция по изменению климата

2.3.1 14-я сессия Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (СОР14) проходила совместно с 4-й Конференцией сторон, которая представляла собой совещание сторон Киотского протокола (СМР4), которое проходило с 1 по 13 декабря 2008 года в Познани (Польша). На Конференции было проведено 29 заседаний двух вспомогательных органов Конвенции – Вспомогательного органа для консультирования по научным и техническим аспектам (ВОКНТА) и Вспомогательного органа по осуществлению (ВОО) – а также 4-й сессии СРГ-ДМС и 2-й части 6-й сессии СРГ-КП. ИКАО подготовила для СРГ-ДМС два письменных представления на темы "Общая точка зрения" и "Технический прогресс" и четыре заявления, предназначенных вспомогательным органам и части совещания СОР на высоком уровне (см. www.icao.int/icao/en/env/statements.htm).

2.3.2 Основной целью Конференции в Познани являлось обсуждение долгосрочного сотрудничества на период после 2012 года, когда заканчивается первый период обязательств в рамках Киотского протокола. Помимо познаньской программы работы по передаче технологий, единственным конкретным результатом этой Конференции явилось включение в работу Адаптационного фонда, позволившего задействовать все три способа доступа к финансовым средствам (организации-исполнители, аккредитованные национальные организации и прямой

доступ сторон). Ожидается, что в следующем году Фонд даст возможность приступить к финансированию проектов и программ адаптации в развивающихся странах.

2.3.3 Ключевым событием Конференции явилось заседание министров за круглым столом с целью обмена мнениями относительно долгосрочных мер сотрудничества по вопросам изменения климата. Министры стремились подготовить основу для перспективного и всеобъемлющего соглашения в Копенгагене, которое может быть ратифицировано всеми.

2.3.4 Как и на Аккрском совещании, авиация не была основным пунктом повестки дня, хотя ВОКНТА, СРГ-ДМС и СРГ-КП рассматривали вопросы, связанные с международным бункерным топливом. Важным достижением Конференции явилась публикация данных инвентаризации национальных объемов выброса парниковых газов за период 1990–2006 годов, в котором, помимо прочего, сообщается, что международные авиационные эмиссии возросли на 65,9 % в странах, являющихся сторонами, включенными в Приложение 1 (основано на закупках топлива). Для морского транспорта этот рост соответствовал 18,4 %.

2.3.5 "Документ Ассамблеи", подготовленный председателем СРГ-ДМС, содержал предложения, представленные сторонами относительно элементов, содержащихся в пункте 1 Балийского плана действий. В нем также принимались во внимание идеи и предложения ИКАО и других аккредитованных организаций. Был утвержден проект решения СОР, в котором приветствовался этот документ и было подтверждено, что этот документ послужит основой дальнейшей работы в 2009 году.

2.3.6 Много времени было посвящено обсуждению "общей точки зрения" относительно долгосрочных совместных действий. Похоже, что в Познани было выработано общее понимание того, что "общая точка зрения" включает в себя и глобальную цель по сокращению объема эмиссий и охватывает все основные элементы плана действий, а именно: смягчение последствий, адаптация, технологии и финансирование. Был достигнут прогресс в области разработки концепции мониторинга, отчетности и проверок (MRV) и реализации идеи создания национального регистра для регистрации действий по смягчению последствий применительно к отдельным развивающимся странам.

2.3.7 СРГ-КП уделила внимание главным образом обсуждению стратегических вопросов по всем ключевым темам своей повестки дня и программы работы на 2009 год с целью достижения согласия по дальнейшим действиям, требующимся для доработки Приложения I в Копенгагене обязательств стран на период после 2012 года. Последствия социального характера, включая побочные эффекты, инструменты, политику, меры и методiku, которые имеются в распоряжении включенных в Приложение 1 сторон, являлись основной темой обсуждения. Эти вопросы представляли собой особый интерес для авиации, поскольку действия, предпринимаемые для сокращения авиационных выбросов, могут негативно повлиять на развивающиеся страны. В своих выводах СРГ-КП, помимо прочего, отметила, что могут возникнуть как негативные, так и позитивные последствия потенциального характера; она признала, что уровень влияния потенциальных последствий будет различен для сторон и что следует уделить внимание негативным последствиям для развивающихся стран; она также отметила, что стороны продолжат обсуждение этих вопросов на практикуме, о котором идет речь в ее программе работы на 2009 год.

2.3.8 Ожидалось, что будет принято четкое решение о суммарном уровне сокращения индустриальными странами объема эмиссии в среднесрочной перспективе. Однако в выводе было лишь отражено согласие с тем, что дальнейшие обязательства стран, включенных в Приложение 1, следует "принципиально" изложить в виде количественного ограничения эмиссии с установкой цели по сокращению их объема.

2.3.9 Как было согласовано на предыдущей сессии в Бонне, ВОКНТА29 принял к сведению полученную от секретариатов ИКАО и ИМО информацию относительно выполнения ими работы в области эмиссий, возникающих в результате сжигания топлива, используемого международной авиацией и морским транспортом, а также учел выраженные сторонами мнения относительно этой информации. ВОКНТА предложил Секретариату ИКАО и ИМО сообщить на следующих сессиях ВОКНТА о результатах своей работы по данному вопросу.

2.3.10 Хотя на совещании в Познани и был достигнут определенный прогресс, тем не менее значительных достижений отмечено не было. У ведущих переговоры сторон осталось менее года для обсуждения вопросов до начала COP15. Повестка дня была исключительно насыщенной, и рассмотрением более чем 90 пунктов и подпунктов повестки дня занимались шесть органов. Используемые в настоящее время административные процедуры очень усложняют для ИКАО предоставление информации занятым в процессе РКИК ООН органам. Совещание COP14 также проводилось в определенное время и в конкретном глобальном экономическом и политическом контексте (выборы президента США, комплекс мероприятий ЕС в рамках изменения климата). Многие из этих факторов оказали влияние на ход обсуждений, оставляя мало надежд, хотя было произнесено несколько заявлений на высоком уровне, указывающих на то, что финансовый кризис не помешает выполнению действий и может способствовать изменениям за счет применения более чистых технологий, альтернативных видов топлива и новаторских мер, направленных на облегчение ситуации.

2.3.11 Помимо рассмотрения основными органами РКИК ООН весьма насыщенной повестки дня, в ходе совещания в Познани было проведено множество параллельных мероприятий и на совещаниях возникли дополнительные возможности. К событиям, которые особо следует принять к сведению, относятся:

- a) неофициальное совещание представителей ИМО и ИКАО по обновлению информации и укреплению сотрудничества между двумя организациями (ИМО также провела параллельное совещание по морским эмиссиям);
- b) два параллельных совещания ЕС:
 - *Европейская оценка влияния транспорта на изменение климата и разрушение озонового слоя;*
 - *Авиация в системе торговли Европейского союза эмиссиями*, на котором прозвучала критика в адрес действий ИКАО в области изменения климата, в частности это было сделано в ходе вступительных замечаний члена Европейского парламента (речь опубликована на сайте: http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/poznan/speech_liese.pdf);
- c) параллельное совещание с членами Европейского парламента для обсуждения прогресса работы в области эмиссий международной авиации;
- d) совещание старших сотрудников Группы по рациональному природопользованию, в котором приняли участие представители 30 учреждений и органов ООН с целью обсудить, помимо прочего, климатически-нейтральную инициативу ООН. Совещание приветствовало систему ИКАО для расчета авиационных эмиссий углерода и предложило ИКАО продолжать разработку интерфейса для его использования в системе

ООН. Совещание приняло к сведению наличие неуверенности в отношении влияния прочих авиационных эмиссий, помимо CO₂, на изменение климата и предложила ИКАО и ЮНЕП провести совещание и представить дополнительные рекомендации по этому вопросу.

2.4 Последующие шаги

2.4.1 Совещание в Познани стало вехой на половине пройденного пути, как об этом говорится в Балийском плане действий (декабрь 2007 года) о получении согласованных результатов и принятии на совещании COP15 (декабрь 2009 года) решения о всеобъемлющей, эффективной и устойчивой реализации Конвенции. Следующее крупное совещание РКИК ООН будет проводиться с 29 марта по 8 апреля в Бонне (Германия). Правительства государств подтвердили выполнение своих обязательств относительно перехода к полному режиму переговоров (в течение 2009 года) с целью получения инициативной и эффективной международной реакции на изменение климата, которая будет согласована в Копенгагене в конце 2009 года. Стороны согласились, что первый проект конкретного текста относительно переговоров следует представить совещанию РКИК ООН, которое планируется провести в Бонне в июне 2009 года. Календарь предстоящих событий содержится в добавлении А.

3. 58-Я СЕССИЯ КОМИТЕТА ИМО ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ (МЕРС 58)

3.1 58-я сессия Комитета ИМО по защите морской среды (МЕРС) проводилась в Лондоне с 6 по 10 октября 2008 года. МЕРС добился успехов в разработке технических и эксплуатационных мероприятий с целью обратиться к проблеме эмиссий ПГ, возникающих в результате сжигания судами топлива, включая и разработку показателя проектируемой энергоэффективности для новых судов и показателя энергоэффективности в процессе эксплуатации вместе с относящимися к ним рекомендациями; и подготовил приемлемый для всех судов план эффективного управления и добровольный кодекс для применения передовой практики в процессе эксплуатации энергоэффективных судов. Результаты работы Комитета содержатся в добавлении В. Дальнейшая работа по ограничению и сокращению выбросов ПК, возникающих в результате морских перевозок, будет продолжена на межсессионном совещании в начале 2009 года для представления ее результатов МЕРС 59, которое будет проводиться в июле 2009 года. Календарь работы ИМО в области эмиссий содержится в добавлении С.

3.2 ИМО переживает те же самые трудности с принципом общей, но дифференцированной ответственности (CBDR), которые присутствуют в обсуждениях ИКАО. Между ИКАО и ИМО было достигнуто более тесное сотрудничество, и в ходе подготовки совещания COP15 предусматривается дальнейшая координация работы.

4. ВЫВОДЫ

4.1 В процессе реализации РКИК ООН пока все еще не ясны пути решения проблемы международных авиационных эмиссий. Многие участники этого форума продолжают считать, что ИКАО не предпринимает необходимых действий по сокращению объемов международных авиационных эмиссий.

4.2 Возможность для подготовки предложения относительно наилучшего способа работы в этой области с авиацией появилась в результате обсуждений СРГ-ДМС "общей точки

зрения". Также считается положительным факт использования всех строительных элементов, что дает возможность ИКАО представить свои предложения. ГМАИК также следует иметь информацию относительно обсуждения вопросов, касающихся использования авиации для финансирования действий в рамках изменения климата, и возможных конфликтов этих предложений с юридической структурой ИКАО в отношении ставок и сборов.

4.3 До совещания COP15 остается мало времени. Следует срочно определить программу действий ИКАО в отношении международной авиации и изменения климата. Запланированный график работы ГМАИК даст возможность рассмотреть эту программу на совещании высокого уровня по международной авиации и изменению климата, которое ИКАО проведет таким образом, чтобы Организация могла продемонстрировать свое лидерство, определив конкретные решения в процессе реализации РКИК ООН относительно эмиссий международной авиации.

5. ДЕЙСТВИЯ ГРУППЫ

5.1 Группе предлагается:

- a) принять к сведению важное значение координации вопросов на национальном уровне, с тем чтобы государства выдвигали согласованные позиции в рамках процессов в РКИК ООН и ИКАО;
 - b) принять к сведению достижения ИМО и необходимость укрепления сотрудничества с ИМО при разработке возможных общих стратегий, ведущих к совещанию COP15;
 - c) еще раз подтвердить важную и настоятельную необходимость демонстрации лидирующей роли ИКАО в области эмиссий ПГ с помощью предоставления конкретных предложений относительно программы действий ИКАО в связи с COP15.
-

APPENDIX A

UNFCCC MEETINGS IN 2009

DATE	MEETING	VENUE
29 March to 8 April	AWG-KP7 and AWG-LCA5 Seventh session of the AWG-KP and fifth session of the AWG-LCA	Bonn
1 to 12 June	SB30, AWG-KP8 and AWG-LCA6 Thirtieth sessions of the UNFCCC Convention subsidiary bodies - SBSTA and SBI, eighth session of the AWG-KP and the sixth session of the AWG-LCA	Bonn
August/September	AWG-KP9 and AWG-LCA7 Ninth session of the AWG-KP and the seventh session of the AWG-LCA	at a venue to be determined
7 to 18 December	COP15 and CMP5 Fifteenth session of the Conference of the Parties (COP), and Fifth session Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Kyoto Protocol (CMP), and sessions of the Subsidiary Bodies	Copenhagen, Denmark

APPENDIX B

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) RESULTS OF MEPC 58 PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS¹

“Reduction of greenhouse gas emissions from ships

1 MEPC 58 considered follow-up actions to resolution A.963(23) on “IMO policies and practices related to reduction of greenhouse gas emissions from ships”, including progress made in line with the “Work plan to identify and develop the mechanisms needed to achieve the limitation or reduction of CO₂ emissions from international shipping”.

2 The Committee considered the outcome of the intersessional GHG Working Group meeting held in Oslo, Norway in June 2008 (GHG-WG 1), general comments thereon and other documents on application of measures and matters of principle and policy. MEPC 58 thanked the Government of Norway for its generosity and hard work in organizing the meeting, as well as for its warm hospitality. Without the intersessional meeting, the Committee would not be in a position to further advance the GHG issues at the present session and, although some points under discussion could not be finalized due to lack of time, further progress could be made due to all the delegates who, through hard work and tireless dedication, had contributed to the success of the meeting.

3 During the debate on application of measures and matters of principle and policy, many delegations spoke in favour of the principle of common but differentiated responsibility (CBDR) under the UNFCCC. In their view, any mandatory regime aiming at reducing GHG emissions from ships in international trade should be applicable to developed countries listed in Annex I of the UNFCCC only. Many other delegations expressed the opinion that, given the global mandate of IMO, as regards safety of ships and the protection of the marine and atmospheric environment from all sources of ship pollution, including emissions, the IMO regulatory framework on GHG emissions should be applicable to all ships, irrespective of the flags they fly.

4 The Committee noted with appreciation a summary of the main findings of Phase 1 of the updated 2000 IMO Study on GHG emissions from ships, in particular that:

1. CO₂ emissions from international shipping had been estimated both from activity data and from international fuel statistics and it was concluded that the activity-based estimates with use of detailed activity data (for different ship sizes and types) gave a better prediction of global fuel consumption and CO₂ emissions than fuel statistics due to apparent under-reporting of marine bunker sales;
2. the consensus estimate for 2007 CO₂ emissions from international shipping amounts to 843 million tonnes which represents about 2.7% of the global total anthropogenic CO₂ emissions; and
3. future emissions from international shipping had been estimated based on global developments outlined by the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Assuming that there were no explicit regulations on CO₂ emissions from ships, CO₂ emissions were predicted to increase by a factor of 2.4 to 3.0 by 2050. For 2020, the increases ranged from a factor of 1.1 to 1.3. These predictions took into account

¹ This information on the result of GHG discussions during the 58th Session of the Marine Environmental Protection Committee (MEPC 58) was received from IMO.

significant efficiency improvements resulting from expected long-term increases in energy prices.

5 The Committee also noted with appreciation the information by the delegation of Japan that the Japanese Shipowners Association had made a donation of US\$100,000 as a contribution to the funding of the Study and any follow-up work.

6 The Committee maintained its momentum and made substantive progress in developing technical and operational measures to address GHG emissions from ships, including:

1. development of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships and approved the usage of the interim Guidelines on the method of calculation for trial purposes with a view to further refinement and improvement. MEPC 58 invited delegations and industry observers to disseminate the Interim Guidelines on the EEDI to the maritime community at large, so that adequate experience could be gained on its adequacy as a tool to improve energy efficiency for new ships;
2. continued review of the Energy Efficiency Operational Index (MEPC/Cir.471) but was unable to finalize the work due to time constraint and established an intersessional correspondence group co-ordinated by Japan to further advance the work with a view to finalization at MEPC 59; and
3. further development of the basis for a Management Tool and Guidance on best practices for fuel-efficient operation of ships and agreed that the Guidance text had been finalized and could be used in conjunction with the ship's Energy Efficiency Management Plan under consideration by the Committee.

7 The Committee approved the holding of an intersessional meeting of the GHG Working Group back-to-back with BLG 13, from 9 to 13 March 2009, to carry out further necessary work in accordance with the GHG work plan which culminates at MEPC 59 that is expected to adopt a package of technical and operational measures intended to enhance the energy efficiency in ship design and operation.

8 The Committee held a considerable debate on possible introduction of market-based measures to control GHG emissions from ships as called for by resolution A.963(23). A number of delegations opposed the development of any market-based measures as long as the issue of CBDR was not resolved in full recognition of article 2.2 of the Kyoto Protocol. In any case, in the view of those delegations, the matter could not be settled until after COP15 in December 2009. Other delegations were of the view that, notwithstanding several interesting proposals before the Committee at the current session on market-based measures, the issue was still at a preliminary stage and further information and studies were needed before the Committee could reach an informed decision on such a highly complex matter.

9 It was recognized that further submissions addressing all matters pertaining to market-based measures, including their feasibility, were needed to enable the Committee to hold an in-depth discussion and it was agreed to dedicate enough time to do this MEPC 59. The Committee, therefore, requested delegations to provide as much information as possible to MEPC 59 with a view to facilitating a more focused debate at that session.

10 The Committee noted that a number of documents had not been introduced and others not thoroughly considered due to time constraint and agreed to keep them in abeyance for consideration at MEPC 59 as appropriate.”

APPENDIX C

IMO EMISSIONS ACTIVITIES IN 2009¹

DATE	MEETING
2 to 6 March	Thirteenth session of the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG 13) Technical work on guidelines related to prevention of air pollution (SO _x , NO _x , VOC)
9 to 13 March	IMO Greenhouse Gas Working Group 2 (GHG-WG 2) Technical and operational GHG reduction measures (design and operational indices, best practices, energy efficiency management plan)
[8 to 10 July]	[Workshop on market-based GHG reduction instruments]
13 to 17 July	Fifty-ninth session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC 59) Full GHG debate, adoption of a package of technical and operational reduction measures expected, in-depth debate on market-based reduction instruments, decisions on further work/meetings and report to COP 15
[October, as decided by MEPC 59]	[IMO Greenhouse Gas Working Group 3 (GHG-WG 3)] Further development of market-based reduction instruments
23 November to 4 December ²	26th Session of the IMO Assembly GHG debate on the outcome of MEPC 59, possible adoption of new Assembly resolution on GHG policy and practices (to take over for resolution A.963(23))

— KOHEII —

¹ The two meetings in [square brackets] are not yet confirmed. The holding of the market-based GHG reduction instruments workshop (8 - 10 July) will be decided by the Secretariat shortly, and the holding of GHG-WG 3 (October) will be considered and decided by MEPC 59.

² Date tentative